

川崎臨海部の産業再編と

公害地域再生の課題

浅 妻 裕

1. はじめに

日本の大都市圏における臨海工業地域では、公害裁判の判決・和解を契機として公害地域再生の課題への取り組みが盛んになっている。公害地域の再生（公害地域再生）とは、公害被害者の救済や土壌復元にとどまらず、自動車交通の抑制（道路構造の改善）、海岸の整備とアクセスの向上、工場用地の再利用、公園・森林や湖・池の造成、市街地のアメニティー復元などの領域にわたって、総合的なまちづくりへの取り組みを行い、公害により疲弊した地域社会が修復・再生されることを指す⁽¹⁾。これらの取り組みは「経済の世紀」といわれる20世紀から「環境の世紀」となるべき21世紀に向けた新たな重要課題となっている。

現在、公害被害を受けてきた日本の大都市臨海部工業地域では、公害の加害企業も含めた素材型産業の事業所が集中して立地しており、特定の事業所が広大な土地や港湾を占有している。しかも、それらの地域では、各事業所が過剰設備を抱えるなど、衰退の危機に直面し、産業再編が進みつつあることも共通した事態である。こうした産業再編の動向は、上で述べたように、今後、重要となっている公害地域再生の課題と矛盾するものであってはならない。

しかし、日本各地の大都市圏臨海部コンビナート地帯で現在検討されている「コンビナートルネサンス」⁽²⁾論にもとづく産業再編の動向は、関係業界の狭い

(1) 宮本憲一（1999）p.5による

利害の枠内で進行しているものであり、それに沿って具体的に進行しつつある産業再編はそれぞれの地域で求められている公害地域再生の課題を置き去りにしたものとなりつつある。このような地域においては、これからの産業再編のプロセスのなかに公害地域再生の課題を明確に位置づけ、それを要求している市民サイドの利害を反映させていくことが不可欠である。また、そのためには当該地域の関係地方自治体当局は、関係利害のコーディネートをしていくための独自のパートナーシップづくりに取り組んでいくことが求められている。

本稿は、上記のような課題意識にもとづいて、この間に新たな産業再編が進みつつある川崎臨海部を取り上げて、そこでの再編動向を具体的に明らかにしながら、今後、川崎市をはじめとする関係地方自治体が果たすべき役割と課題について、政策論的な考察を行うものである。

川崎市は面積144.35km²、人口123万の都市である(1998年度)。臨海部に京浜工業地帯抱えるため、13大都市のうち市内就業者の第二次産業の割合が最も高いことが特徴である。本稿の対象である川崎臨海部はその京浜工業地帯の中央に位置する。川崎臨海部とは、広義には東海道本線より海側の川崎区全域を指すが、狭義には、産業道路より海側の臨海部第一層(産業道路から内奥運河まで)、臨海部第二層(浮島・千鳥・水江・扇町など)、臨海部第三層(東扇島、扇島、浮島地先埋立地)計2,800haをさす。本稿での研究対象は狭義の川崎臨海部に限ることとする。(図1)

(2) 国際的な経営環境の激変に対応するために日本のコンビナートでも生産コストの引き下げが不可欠との危機感から、通産省が業界各社にその具体的内容の検討を促し、実際に検討が始まっている、その一連の事態を指している。通産省の呼び掛けに対応して、1999年半ばには岡山県倉敷市の水島コンビナートにおいて競争力強化に向けた研究会が発足し、他のコンビナートでも検討作業が開始されている(日経産業新聞1999.9.3)。このねらいは、資本関係にとらわれない企業間の技術的結合や合併の可能性を模索し、経費の節減と施設設備の廃棄を促進することためであると思われる。

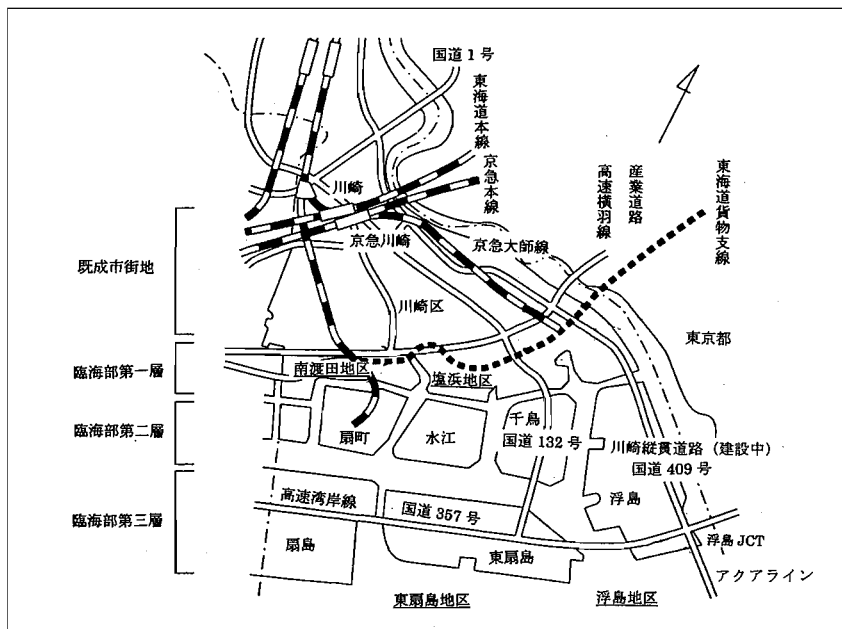


図1 川崎臨海部

(注1) 下線は拠点開発地区を示す。

2. 川崎臨海部における産業再編の具体的動向

二度のオイルショック、円高不況、バブル経済とその崩壊を経て、川崎臨海部の産業再編は90年代に入って加速度をまして本格化してきた。例えば、遊休地問題の深刻化はそのひとつの現れである⁽³⁾。

まず本節では、川崎臨海部の中でも、主要な産業分野である石油精製、石油化学、金属関連、機械、物流関連を対象として、現在の産業再編の具体的動向を考察する⁽⁴⁾。さらに、産業再編の具体的動向によって、どのような政策的利害が生じるか考察する。ここでは主にアンケート調査⁽⁵⁾、ヒアリング調査から

(3) 2010年までに京浜臨海部に置いて遊休化が見込まれる土地は96年度調査では8社、約270haであったが、99年度の調査では21社、約320haと増加した。京浜臨海部再編整備協議会調査による。

明らかにされたことを利用し、必要に応じて報道資料、各社資料を利用した。

(1) 石油精製 ー強化されるエネルギー供給に関する機能ー

川崎臨海部には昭和シェル石油、東亜石油、東燃、日石三菱石油、ゼネラル石油の精油所が運河沿いに立地している。東亜石油、東燃、ゼネラル石油は東燃系コンビナートの一部である。昭和シェル石油と東亜石油は互いに製品を融通しているが、両者とも石油精製専業の事業所である。その他、JエナジーがLNGの製造、貯蔵設備を持ち、コスモ石油、出光興産も油槽所を所有している。

川崎臨海部における石油精製事業所の変遷を、土地面積と従業者数の推移からみる。図2によれば、石油精製事業所の土地面積が臨海部にしめる割合は1978年では、20%弱であった。しかし1980年代に入って急速に面積が増加し22%まで上昇している。これは、1980年代の前半に東扇島、扇島の埋立地に各事業所の油槽所⁶⁾が立地したことによる。従業者数は他業種に比べ比較的緩やかな減少であるため、臨海部全産業の従業者数のうち、石油精製の従業者の占める割合は増加している(図4)。

次に1982年以降の施設設備への投資・廃棄状況であるが⁷⁾、石油精製過程において最初の工程である「トッパー(常圧蒸留装置)」能力が構造不況に伴う構造改善計画により、84年から減少しはじめた。全国的に削減された中でも、川崎の常圧蒸留能力の全国に占める割合が減少している(1986年までは12%台で推移したが、それ以降は10-11%代へ減少)⁸⁾。90年代に入ると、トッパー能力の増強が全国的にみられるようになるが、一方で小規模な事業所は撤退するという状況が見られた。川崎では東燃など4精油所で1990年代半ばにかけて能

(4) ここでいう産業分類は通常の産業分類と異なる。各事業所の事業内容によって筆者が判断し分類した。産業分類では、石油精製=産業中分類の石油製品・石炭製品製造業、石油化学=産業中分類の化学工業、金属関連=産業中分類の金属製品製造、鉄鋼業、非鉄金属製造業、機械=産業中分類の一般機械、電気機械、輸送機械、物流関連=産業大分類での運輸通信業とそれ以外物流に関わる全産業分野、となる。それぞれの産業を文中では「石油精製」「石油化学」「金属関連」「機械」「物流関連」と表記する。

(5) 川崎臨海部に立地する事業所のうち、大企業を中心とした26事業所に対して1999年10月-2000年2月にかけて行ったものである。

(6) 三菱石油、昭和シェル石油、東扇島オイルターミナルなどの大規模な油槽所が立地した。

(7) 詳細は浅妻裕(2000)pp.97-99に一覧表として掲載。

(8) 重化学工業通信社各年版より筆者が推計。

力増強がなされているが、逆に日石三菱石油の精油部門は1999年に川崎から撤退している。この日石三菱石油の製油機能が撤退したのは、旧日本石油の主力製油所である根岸製油所(385000B/D)と近接しているためであり、全国的な再編動向が川崎の事業所立地に大きな影響を及ぼしている。なお、この日石三菱石油の川崎精油所跡は、潤滑油の生産や充てんは継続して、首都圏での製品出荷基地として活用していく方針である⁹⁾。

一方で、製油機能がセットで必要とする油槽所機能・出荷機能、また電力供給機能といった機能は、Jエナジーの数度のわたる出荷能力の増強や、1993年のゼネ石の低温LPGタンク新設をはじめとして、80年代後半から90年代半ばにかけて拡大の傾向であった。タンクローリーの最大積載量上昇(1994年)等の規制緩和が相まって、燃料を輸送する際のコスト削減のために中間油槽所を廃止して、スタンドまで直行配送するという傾向が高まってきており、この時期には川崎のエネルギー供給基地としての役割がますます強まっていったといえる。

現在の川崎における石油精製の再編動向は以下のように説明できる。

一つめは、大消費地のエネルギー需要に応える施設整備の拡充を行っている方向である。

アンケートの設問(1)への回答では(表1)関東の大消費地への近接、東日本に対する位置の良さ、といった消費地との近接性を立地メリットと考えている事業所が多い。また設問(2)への回答で、ほぼ全ての事業所が量産部門機能を主要な機能としている。また、(2)や(9)への回答からは、石油精製は本社機能はもとより、研究開発機能も保有しておらず、川崎はあくまで生産の現場であり量産部門機能に特化していることが明らかとなっている。よって大消費地との近接性が重要視され、量産部門機能が重視されているので、ガソリンや灯油、軽油、LPG生産といったエネルギー供給が重視されていくことになる。燃料だけでなく、いくつかの事業所では電力事業への進出も考えられている。業界団体Aによれば、売電が卸し売りでなく、小売りも自由化されれば、石油精製の電力事業への進出が更に活発になる、燃料電池の事業化も可能性があり、研究が進んでいる、という。このように燃料や電力といった大消費地のエネルギー需要に対応する生産拡大要求に応える方向で再編が進むであろう。

(9) 日経産業新聞1999.9.16による

しかし、全国的に見ても複数の精油所を分散立地（企業内市場分割型立地体系）させるこれまでの立地体系では立ちゆかなくなっている傾向があり¹⁰⁾処理機能を十分に持たない、または規模が小さい製油所は統廃合され、機能の充実した精油所に集中されている。川崎のB社は、小規模な精油所は廃止して、後処理設備の充実した精油所へ集約化するというのは当然の傾向と述べ、危機感を表している。如何に処理機能を充実させていくかということも同時に課題になっているといえる。

2つ目は、物流機能をいっそう強化していく方向である。

一つの企業が複数の精油所を全国に分散立地させるメリットは物流改革によって喪失されている。石油精製は差別化をはかることが難しいため、価格競争力を上げるべく物流コストを削減することが重要であり、バーター取引¹¹⁾の深化が顕著である¹²⁾。たとえば、C社ではお互いに輸送コスト削減のメリットがあれば、特に企業グループなどにこだわらず実施していくとの方針をもっている。バーター取引引きが更に進展すれば、生産拠点、油槽所の統廃合に影響してくると思われ、川崎でも物流機能を充実させるだけでなく、道路や鉄道などの交通地理的条件の向上を行政に求める必然性が生じている。

こういった産業再編の具体的動向によって、石油精製では以下の政策的利害が生じている。

一つは規制緩和への要求である。例えば、D社では球形タンクを設置すれば8億円の費用のうち、5億円が地震対策費になってしまうという理由でタンク増設計画を見送っている。また、アンケートの設問(14)(15)に対しては、すべての事業所が規制緩和への要求、もしくは規制の厳しさの現状を回答している。工場等制限法の緩和要求、危険物扱い（船舶からの積み卸し）に関わる時間規

10) ただし業界団体Aによれば、日石三菱・コスモ連合、出光グループ、昭和シェル・Jエナジーグループ、在日メジャーグループ（東燃、エッソ、キグナス、モービル）の4極で精油所の地域的な配置が安定した状況になっており、今後は4極の枠組みが崩れない限り、大幅な精油所の統廃合には至らないとの推測もされている。

11) たとえば、川崎に精油所を持つS社と、千葉に精油所を持つT社、これまでそれぞれ首都圏にローリー輸送を行っていたが、首都圏西部はT社はS社に依託、首都圏東部はS社はT社に依託することで、輸送距離が大幅に減少する。これをバーター取引という。この応用で精油所の統廃合も可能になる。

12) 特にJエナジーが進んでおり、交換ジョイント比率が3割に上る。油槽所やローリー、船舶が2割以上削減可能となり、96年度のみで物流コストが1割減少した。

制の緩和要求、ガソリンスタンドへの到着時間制限の障害などである。その他公害関連規制のさらなる強化への懸念や、地震対策等で規制を強くするなら行政の指導をしっかりと欲しいということを望む事業所もあった。川崎の石油精製の事業所では、大消費地のエネルギー需要にこたえる施設設備の拡充のためには、あまりにも多くの規制（加えて土地の狭隘性）にがんじがらめになっているという現状認識があるため、規制緩和への要求が強くなっているのである。

二つは道路拡充への要求である。設問(11)では、道路活用に前向きな①②への回答が多いが、これは物流合理化の中で事業所が統廃合されないためには、交通地理的条件の向上も含め、物流機能の強化が不可欠の課題となっているからに他ならない。道路建設に対する期待の高さをうかがわせる。

(2)石油化学 一多品種少量生産と系列を越えた再編への動き一

石油化学の事業所は、川崎に立地する二つの石油化学コンビナート（東燃系コンビナート、日石化学系コンビナート）内の事業所であり、川崎臨海部の北東部（浮島、千鳥）に集中して立地している。

川崎臨海部における石油化学の変遷を、土地面積と従業者数の推移からみてもみる。図2によれば、臨海部にしめる土地面積は10%弱でほとんど変化がない。1977年以降、新たに石油化学事業所が立地した埋立地がないためである。従業者数は石油精製と同様緩やかな減少傾向であるが、臨海部全体に占める割合は大きく増加し1996年で18%を占めている（図4）。

1982年以降の石油化学産業の施設設備への投資、廃棄の動向を概観すると¹³⁾、石油化学においては、高圧ポリエチレン、ポリスチレンの樹脂、プロピレンオキサイドといった比較的川上で主要な製品が整理されるなかで、相対的に川下分野にあたる製品の生産を開始するケースが目立ち、生産品目も増加し細分化する傾向が見受けられる。たとえばE社では川崎は敷地が狭いため量産品（塩化ビニール、合成ゴムなど）は他工場へ移し、少量生産高付加価値化を進めている（ラテックスが中心）。

¹³⁾ 重化学工業通信社各年版の「石油化学各社の現況と設備動向」、詳細は浅妻裕(2000)p.98に一覧表として掲載。

石油化学工業の現在の産業再編の具体的動向は次のようなものであろう。一つは、多品種少量生産をさらに進めていく方向、もう一つは、系列を越えた事業所関係の強化による施設・設備の集約化、効率化の方向性である。

設問(2)への回答では、石油化学は量産部門機能以外の機能も併せて担っているケースが多い。また(3)でも量産部門機能の移転が⁶⁾目立っている。さらに(9)でも、石油精製とは対照的に、過半の事業所が開発研究や開発工場の機能を保有していることがわかる。こういった回答から多品種少量生産への特化傾向があるといえよう。E社やF社はニッチ戦略や多品種化の方向を発展させて生き残っていく方針を明言しており、今後もこの方向での再編が進むであろう。

また、全国的には冒頭にあげた「コンビナートルネサンス」に関連した動きがすでに具体化している。例えば岡山・水島のコンビナートでは70億円の事業費をかけて二つあるコンビナートを結ぶ海底トンネルの建設が始まり、コンビナートが統合される⁶⁾。施設の集約によりコスト削減が可能になる。川崎でもそういった動向を受け、今後は企業系列を超えた再編が試みられるであろう。すでに、おのおの異なったコンビナートに属する東燃と日石化学の間で、一部生産品目の統合、ナフサの共同購入、定期修繕をずらす、などの提携が1998年に降実現している。更なる生産品目の統合に向けての検討も始まっている。

なお、業界団体Gによれば川崎のコンビナートはスクラップアンドビルドによる効率化をしなければまず残っていけないとのことである。すでに1999年には大分や四日市のコンビナートで石油化学製品の根幹をなすエチレン生産設備の一部、または全ての廃棄が始まっている。全国的に見ても施設・設備が古く狭隘であるという特徴を持つ川崎のコンビナートでも、このような大規模の施設・設備の廃棄が集約が行われる可能性がある。よって多品種少量化や、これまでのコンビナートの枠を超えた事業所間連携強化の方向での再編は、ある程度の規模のスクラップアンドビルトを伴って進んでいくと考えられる。

以上の再編動向と関わって、石油化学には規制緩和を求める政策的利害が生じている。(15)への回答では、「消防法や工場立地法などの規制が強い」「規制が年々強まっている」「工場の立て替えが困難となっている」など規制の緩和を求める意見、現在の規制の厳しさを懸念する意見が多く見られた。

(14) 朝日新聞2000.8.4による。

(3) 金属関連産業 一縮小再編傾向と環境関連分野への展開¹⁵⁾—

金属関連は臨海部最大の事業所であるNKKとその関連企業を中心に展開している。NKK関連の中小企業が多いため、NKKが地域経済に及ぼす影響は大きい。その他、大企業では日本冶金（ステンレス鋼製造、加工）、大同特殊鋼（特殊鋼製造）などが立地する。

川崎臨海部における金属関連産業の変遷を、土地面積と従業者数の推移からみしてみる。図2によれば、臨海部の土地面積のうち、5割以上が金属関連産業によってしめられている。しかし1978年以降、金属関連産業の土地減少が他産業に比べると大きく減っているため、その割合は減少傾向である。図4によれば臨海部全産業の従業者数のうち金属関連の従業者が占める割合は1977年時点で40%を超えていたが、1996年では30%にとどまっている。1982年以降の設備投資、撤退の状況を概観すると、設備の廃棄、事業所の撤退や土地の売却などが多く見られる¹⁶⁾。

また、新規の設備投資が環境問題への対応を重視していることも重要である。NKK京浜製鉄所は1996年に廃プラスチックを高炉の燃料として使う「廃プラスチック高炉一貫リサイクルシステム」を確立し、さらに2000年には使用済み塩化ビニール樹脂の高炉原料化技術の実証設備を完成させるなど、容器包装リサイクル法の完全実施もにらんでリサイクルへの対応を同事業所の目玉として打ち出してきている。また、2001年に運用開始予定の「ゼロエミッション工業団地」（後述）にはNKKは自らの川崎臨海部における生き残りをかけて事業に関わってきている。

川崎臨海部に立地する金属関連産業における再編動向は以下のようなものであろう。

川崎事業所に加えて、労働力や地価の面から複数工場立地体制をとっている企業では、同一製品の生産による企業内市場分割型立地ではなく、より新しい工場に量産品を移管し、相対的に古い川崎事業所では多品種少量型を目指すという体制をとってきた。しかし、そのような体制をとっても多品種少量化・製品の高付加価値化の限界に直面し、製造品出荷額や稼働率が落ち込み、遊休地

¹⁵⁾ 金属関連はアンケートを受けた事業所が少ないため、アンケート結果は参考にとどめた。

¹⁶⁾ 詳細は浅妻裕(2000)p.100。に一覧表として掲載。

の売却を行っている状況である。例えば、高付加価値、高ニッケルの製品にシフトしているが、成長はしていないという関係者（H社）の苦悩も聞かれる。縮小再編は免れない厳しい環境にある。

一方で、上記のNKKのリサイクル関連施設設備への積極的な投資や、NKKをはじめ金属関連の中小企業がゼロエミッション工業団地に関わっていく動きがきっかけとなり、金属関連産業全体として環境問題への対応を強めていくことで、縮小再編傾向の中でも事業所が存続可能な方向を模索していくであろう。

このような再編動向によって、金属関連産業の事業所は環境政策の展開に強い利害をもっており、環境関連への投資を行うことがビジネスとして成り立ちうる条件整備を求めているといえる。

(4) 機械 一激しい需要変動への対応が鍵に¹¹⁷⁾—

機械産業は戦時中に立地した企業群と、高度成長期の初期にコンビナート向けのプラント製造などから発展した企業群、という大きく二つに立地時期が分かれている。前者には日立造船やいすゞ自動車、三菱化工機などがあり、後者には千代田プロテック、大陽東洋酸素、東芝などがある。

川崎臨海部における機械産業の変遷を、土地面積と従業者数の推移からみてる。図2によれば土地面積に関しては10%弱で推移しているものの、図3では従業者数が、1977年以来一貫して減少している一方で、1996年時点では臨海部産業において最大の雇用吸収力を持っている。

1982年以降の設備投資や撤退の状況を概観すると¹¹⁸⁾、機械では新規事業を始めることは少なく、諸機能の移転がより多くなっている。もともと、プラント（東芝、三菱化工機、日本酸素、大陽東洋酸素、千代田プロテックなど）等の非量産品を製造するメーカーが多く、さらなる多品種少量生産への特化による再編を行うことが困難であるために、新規事業の展開が少ないと考えられる。

すでに経営が困難な事業所では遊休地や遊休設備の発生が多く見られるようになってきた。たとえば、I社はかつては水江地区に広大な敷地面積を持つ企

¹¹⁷⁾ 機械はアンケートを受けた事業所が少ないため、アンケート結果は参考にとどめた。また機械産業の政策的利害は本稿では明らかにしていない。

¹¹⁸⁾ 詳細は浅妻裕(2000)p.99に一覧表として掲載。

業であったが、川崎市や隣接企業へ土地を売却してきている。川崎市に売却した部分は利用転換が決まっておらず、広大な遊休地が展開している。またJ社では、今年からは設備稼働率が50%まで落ち込み、関係者も臨海部での重化学工業の展開には展望をもてずにいる。それに対して電力など一定のプラント需要のある産業を対象とする事業所には事業を拡大しているところもある。

川崎臨海部における機械産業は①機械装置を対象にした事業所が多く需要変動が大きいため、機能移転や機能転化の波が激しい②プラント等の供給先の産業の動向に左右される、という条件がある。現在の再編動向は、激しい需要変動への対応が鍵となって、勝ち組と負け組に分かれる傾向がでてきているといえる。

(5) 物流関連 一交通地理的条件の向上による拡大再編一

川崎臨海部における物流関連産業は、JRや三井埠頭、東洋埠頭など、戦前から川崎の重工業と発展を共にしてきたグループと、80年代後半以降、東扇島を中心に急速な道路網の拡充を背景にして立地したグループに分けることができる。前者は図1における第一層や第二層など相対的に古い埋立地に立地する。後者は第三層の東扇島に集中して立地している。

川崎臨海部における物流関連産業事業所の変遷を、土地面積と従業者数の推移からみってみる。1980年代-90年代を通じて多くの事業所が立地したため、土地面積は一貫して増加したため、臨海部土地面積に占める割合は増加している(図2)。また川崎臨海部全産業の従業者のうち、物流関連の従業者が占める割合は大きくなってきている(図4)。しかし、個別にみれば新規進出の事業所でも、雇用は多くて数十名程度である⁹⁹。よって従業者数自体の増加は少なく、雇用の面からは物流関連産業は既存の産業を代替しえていないといえる。

1982年以降の、新規進出や設備投資の動向であるが⁹⁹、1980年代の後半以降、運送業、食品製造業、製造業の倉庫や配送施設が立地している。特に、食品製造業の冷蔵冷凍関連倉庫の立地がめざましく、東京湾内に有数の冷凍冷蔵倉庫群の集積ゾーンとなった⁹⁹。扇町に立地する東洋埠頭や三井埠頭など、昭和初

⁹⁹ 入手資料中、最大でも1987年開設の大手物流業者「センコー」で96名にとどまっている。

⁹⁹ 詳細は浅妻裕(2000)p.100に一覧表として掲載。

⁹⁹ 日本経済新聞1988. 7.27による。

期から九州、北海道からの工業用石炭の受け入れを行うなど川崎の重工業と発展を共にしてきた事業所も、東扇島へ新たな事業所を展開し活路を見いだしている。このような活発な進出の背景には、1994年開通の東京湾岸道路、1997年開通のアクアライン、1997年供用開始の東扇島コンテナターミナルなど、東扇島の交通地理的条件の飛躍的な向上があったことが重要である。

物流関連産業は、現在、川崎臨海部の交通地理的条件向上を伴った拡大再編の方向にあるといえる。

設問(4)(4)では拡大再編傾向を反映して、ここ数年では従業員の増加と、金額ベースでの増加と回答している事業所が他業種に比して目立つ。土地分譲が一段落ついているため、東扇島への物流関連事業所への新規立地が今後急増することはないが、それぞれの事業所で、交通地理的条件を最大限活用して、またそのさらなる向上を見込んで、輸送コスト削減や輸送時間短縮の競争をしながら、事業規模の拡大を行って行くであろう。設問(1)において、全体の3分の2にあたる事業所が港湾施設の利用を立地メリットととらえ、設問(11)において全体の3分の2にあたる事業所が道路建設計画を前向きにとらえていることから、このことが伺える²⁰。

しかし、設問(10)から明らかなように、重視する環境関連投資は他産業に比して極端に少ない。最も関係のあると思われる物流の排ガス対策への投資を重視している事業所は9事業所中わずか1つである。これは設問(2)から明らかなように、川崎の事業所には物流機能があるにすぎず、環境対策のための意志決定が行えないためである。

なお、臨海部工業の発展を支えてきた第一層、第二層に立地する物流関連産業はコンテナ化や道路貨物輸送への対応が困難であるため、例えば扇町地区に立地する三井埠頭への会社更生法の適用(1998年)など、調査を通じて縮小再編の傾向にあることが明らかとなった。

上記の再編動向と関わって、物流関連事業所ではさらなる交通機能の高度化への要求をもっている。設問(14)(15)に回答した事業所はすべて、道路・港湾整備への要望を持っていることから明らかである。道路関連では「縦貫道を何

²⁰ 物流関連産業へのアンケートは9事業所中3事業所が鉄道関連であるためにこのような結果が出た。

十年も前から整備するといっているのにやる気があるのか」「交通渋滞の緩和策を行って欲しい」「道路を整備して欲しい」「違法駐車取り締まりによる交通渋滞の緩和」「交差点の立体化」など、港湾関連では「港湾のハード整備を行っても便数が少なすぎて利用できない」「港湾の使い勝手が悪い」「コンテナバースをもっと整備して欲しい」「コンテナ貨物だけでなく専用（石炭など）貨物の利用料の低減を行って欲しい」などの要望があった。ただし、港湾物流政策の目玉であるFAZ事業（後述）は、設問(12)において、FAZと具体的に関わっている事業所は9事業所中2事業所であることや、また船の便数が少なく利用しづらいなどの具体的な回答があることなどから、事業所の要望とはズレがあるとみられる。

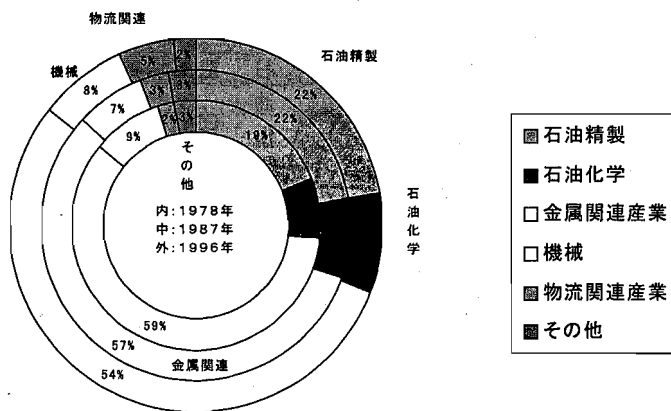


図2 川崎臨海部における産業別土地面積割合（捕捉全面積に対する割合）

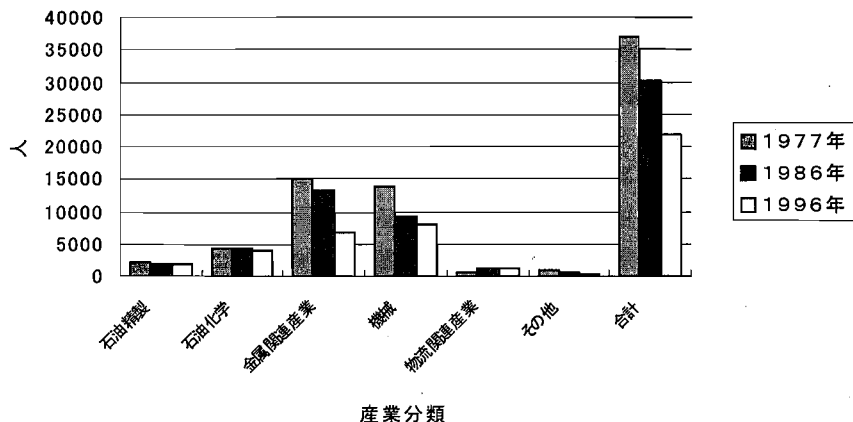


図3 川崎臨海部における産業別従業者数の推移

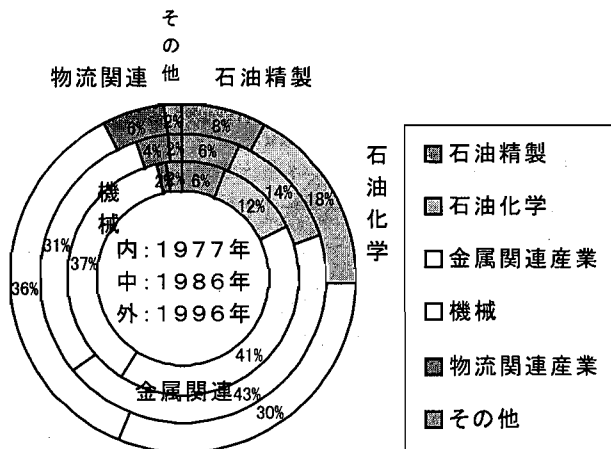


図4 川崎臨海部における産業別従業者数の割合

(注1) 図2-図4は各社有価証券報告書各年版の数値を合計したものであり、臨海部全域・全事業所の数値を捕捉しているわけではない。

(注2) NKKは扇島エリアが一部横浜市市域に入るが、京浜製鉄所の数値は全て、図2-図4で利用している。

産業分類	機械	金属関連等	石油精製	石油化学	物流関連	合計
対象事業所数	3事業所	3事業所	5事業所	6事業所	9事業所	26事業所
(1)貴事業所が現在川崎臨海部に立地している主要な要因は何ですか。						
① 港湾施設の利用	2	2	2		6	12
② 広くて堅固な用地	1			1	3	5
③ 大都市の割に地価が安価				1		1
④ 用水の確保			1	2		3
⑤ 電力の確保	1	1	1	1		4
⑥ 鉄道の便が良好			1		1	2
⑦ 道路網の発達			1	3	1	5
⑧ 労働力の確保が容易	1		1	1		3
⑨ 関東の金融機関との近接						
⑩ 都心の行政機関との近接		1	1			2
⑪ 各社の本社・支社の集中	1					1
⑫ 商社との近接						
⑬ 関東の大消費地との近接			4	1	2	7
⑭ 神奈川県・川崎市の行政対応	1		1			2
⑮ 政府の支持			1			1
⑯ 東日本に対する位置の良さ	2		2	2		6
⑰ 海外と結ぶ位置の良さ	1		1			2
⑱ 既存の施設があるため	2	1	1	1		5
⑲ 各社の事業所の集中	1			2		3
⑳ その他				1	1	2
(2)現在貴事業所が担っている経営上の機能は何ですか。						
① 量産部門機能		2	4	5		11
② 多品種少量生産部門機能	3	3		4		10
③ 本社機能	1			2	2	5
④ 製品企画機能	1		1	1	1	4
⑤ 基礎研究機能				1		1
⑥ 開発研究機能	1		1	1		3
⑦ 開発工場機能	2			2		4
⑧ ソフト開発機能						
⑨ デザイン機能						
⑩ 物流機能			1	4	7	12
⑪ その他						
(3)70年代以降、貴事業所から移転された機能と、移転してきた機能、新しく創出された機能はありますか。(2)の選択肢から選んで、その理由を具体的に記述下さい。						

移転された機能					
① 量産部門機能		1	1	2	4
② 多品種少量生産部門機能					
③ 本社機能					
④ 製品企画機能					
⑤ 基礎研究機能			1		1
⑥ 開発研究機能					
⑦ 開発工場機能					
⑧ ソフト開発機能					
⑨ デザイン機能					
⑩ 物流機能					
⑪ その他				1	1
移転してきた機能					
① 量産部門機能					
② 多品種少量生産部門機能					
③ 本社機能					
④ 製品企画機能					
⑤ 基礎研究機能				1	1
⑥ 開発研究機能					
⑦ 開発工場機能					
⑧ ソフト開発機能					
⑨ デザイン機能					
⑩ 物流機能					
⑪ その他					
創出した機能					
① 量産部門機能			1		1
② 多品種少量生産部門機能	2				2
③ 本社機能					
④ 製品企画機能					
⑤ 基礎研究機能					
⑥ 開発研究機能		1			1
⑦ 開発工場機能	1				1
⑧ ソフト開発機能					
⑨ デザイン機能					
⑩ 物流機能			1	1	2
⑪ その他				1	1
(4) 貴事業所と御社の製造品出荷額のこれまでの推移と今後の計画について記入して下さい。					
① 増加			1	3	5
② 減少	1	3		1	9
③ 現状維持	2		1	1	2
④ その他			2	3	6
(4)' 貴事業所と御社の従業員数のこれまでの推移と今後の計画について記入して下さい。					
① 増加				3	3
② 減少	3	3	4	4	16
③ 現状維持				1	3

(5)貴事業所の工程フローシートがわかるパンフレットやその他資料があれば添付して下さい。なければ下記の欄に記入して下さい。						
(6)貴事業所の用途別の敷地の面積と利用方法について記入して下さい。						
(7)貴事業所の敷地内で、いわゆる低未利用地になっているものはどのくらいありますか。						
①有り	1		2			3
②無し	2	3	3	5	7	20
(8)低未利用地を今後どうしていく予定ですか						
①売却予定(どこへ)						
②売却希望						
③事業再開						
④新設予定			1			1
⑤緑地化			1			1
⑥資産価値があるためおいておく						
⑦その他	1		1			2
(9)御社の研究・開発に関わる機能についてお答え下さい。						
①川崎事業所内に設置されている。	2	2		2		6
②川崎臨海部の、事業所とは別の場所に立地している。				1		1
③同企業のお事業所に存在する。	2	2	4	1	2	11
④研究開発部門を持っていない。	1			2	5	8
⑤その他			1		1	2
(10)貴事業所の環境関連投資について重視しているものを選択してください。						
①公害防止設備	2	3	3	5		13
②緑地整備	2	1	3	2	1	9
③省エネ	3	3	5	5	1	17
④防災	1	1	4	2		8
⑤ISO	2	3	3	6	1	15
⑥環境監査	1	1	1	2		5
⑦環境調達			3	1		4
⑧物流の排ガス対策	1		4	2	1	8
⑨PRTR	1		2	3		6
⑩環境ビジネス	1		1			2
⑪その他			1		2	3
(11)道路建設計画は、貴事業所にとってどのような位置づけにありますか						
①物資流動を円滑にするため積極的に活用する	1	1	2	2	4	10
②道路ができれば、道路貨物輸送を活用することを考える			3		4	7
③従業員の出勤時間短縮を図る	2	1	1	3		7
④特に必要としていない	1	2	1	1	3	8
⑤迷惑である。						
⑥その他				1		1
(12)FAZ計画は、貴事業所にとってどのような位置づけにありますか(選択)						
①FAZを利用して物資流動を円滑に進める			1	1	2	4
②特に関係はない	3	3	4	3	4	17
③迷惑である。						
④その他				1	2	3

(13)ゼロ・エミッション工業団地は貴事業所にとってどのような位置づけにありますか。						
① 廃棄物処理費用を削減するため積極的に関与する			1	1		2
② 直接メリットはないが、協力はする	1	1	1	3	1	7
③ 特に関係なし	2	3	2	2	6	15
④ 迷惑である。						
⑤ その他			1		1	2
(14)京浜工業地帯において上記以外で今後は是非とも整備すべき公共施設・設備についての希望はありますか						
(15)貴事業所が京浜臨海部地区事業の業務進行をするため公共施設・設備の整備以外で川崎市、神奈川県、国にそれぞれ希望する施策はありますか						
(16)京浜臨海部再編整備の今後のあり方としてふさわしい方向は何ですか(複数選択可)						
① 素材型重工業地帯としての高度化	2	1	4	3	1	11
② 研究・開発機能の集積		1	2	3		6
③ 物流拠点	1	1	2	5	6	15
④ 公園・緑地整備・自然回復	2	1	2	1	2	8
⑤ 特になし		1				1
⑥ その他					1	1

(注1) 回答は複数回答可能であるとした。

(注2) 設問によっては回答を得られなかったものがある。

(注3) 選択肢を用いていない設問の回答については本論文の中で必要に応じて言及している。

(注4) (4)は定量的なデータを手に入れるのは困難であった。よって事業所のここ数年のトレンドを口頭で伺い、筆者が整理した上で選択肢に反映させた。

(注5) (7)の設問は選択肢を用いていないが、各社の回答から筆者が判断して整理した。

ここでは、各産業別に産業再編の具体的動向を明らかにし、さらにその動向から生じる政策的利害について考察してきた。5つの産業別に再編動向は全く異なっており（石油精製＝大消費地へのエネルギー供給拡大のための施設整備・物流機能拡充、石油化学＝スクラップビルトも視野に入れた多品種少量生産化・系列を越えた事業所関係の強化による効率化をめざす、金属関連＝縮小再編傾向だが環境関連投資の拡大、機械＝需要変動への対応が鍵になって勝ち組と負け組に、物流関連＝交通地理的条件向上による拡大再編）、政策に対して持つ利害も（規制緩和の推進、交通高度化への要望、環境政策の展開）異なっていることが明らかになった。

川崎臨海部立地事業所は、現在は川崎から出ていくことは考えておらず、産業再編を経て生き残っていきたいと考えている²³。よってここで考察されたような政策的利害を実現する動機が働いている。それぞれの政策的利害は、実際の政策に反映されているのだろうか。次節では川崎市の川崎臨海部再編整備政策（以下、再編整備政策）の具体的内容を考察する。

3. 川崎臨海部の再編整備政策に関して²⁴

川崎市では川崎臨海部が今大きな転換期にあるという認識から、臨海部の再編整備を進めている。具体的には以下の認識である。

80年代以降、産業構造の転換や国際的な経済環境の変化などから鉄鋼など臨海部に立地している企業の一部では土地利用転換を含むリストラが計画されていたのに加え、近年では長引く不況と世界的な競争激化で石油業界の再編に代表されるようにあらゆる業種で事業の抜本的な強化策に迫られており、設備集約による大規模な遊休地の発生のおそれがあること、阪神大震災を契機に石油コンビナートなどの立地する臨海部の防災性の向上が求められること、環境面でも大気環境・水質環境の改善と同時に、アメニティ豊かな快適環境を創造していくことが求められていること、などである²⁵。

²³ 川崎市経済局企画課へのヒアリングによる(1998.10.22)。

²⁴ ここでは全体にわたり佐無田光(2000)を参照した。

²⁵ 中村健(1999)p.35による

川崎市は、臨海部の再編整備の方向を明らかにするため、1992年に『川崎臨海部整備基本計画』（以下『基本計画』）を策定し、市の総合計画である『川崎新時代2010プラン』（1993）の分野別計画において、『基本計画』での事業の位置付けを行い、さらに『基本計画』の見直しと再編整備への取り組みの方針を定めたものとして『川崎臨海部再編整備の基本方針』（1996）（以下『基本方針』）を定めた。さらに川崎臨海部において、これまで各部局の縦割りで行っていた臨海部の諸事業を円滑に推進するため総合企画局に「臨海部整備推進室」を設置している。

また、川崎市は神奈川県、横浜市と連携して1996年5月に「京浜臨海部再編整備協議会」（以下「協議会」）を設置し、同年11月に「協議会」は『京浜臨海部の再編整備に関する基本方針』を策定した。この団体では現在、1.行政側の対応窓口一元化と情報提供・相談サービスの充実強化、2.東海道貨物支線の客貨併用化の推進、3.国への要望と施策実現の向けての調査研究、という取り組みが目指されており²⁹、3自治体の施策が重複する場面のコーディネート役割、かつ国との交渉の窓口としての役割をもっているといえる。

それぞれの行政文書では再編整備政策を進めるために多くの計画や方針がいわれているが、具体的に事業が進捗しているものは限られている。本節では、(1)国際貿易物流拠点（港湾）整備・道路整備による交通高度化計画、(2)立地規制緩和の推進、(3)「エコタウン構想」の展開、の3つが再編整備政策のうち、具体的かつ中心的に取り組まれている内容であるということを、それぞれの事業への財政投入状況や、事業の進捗状況、法制度等の状況の考察を通して明らかにする。

(1) 国際貿易物流拠点(港湾)整備・道路整備による交通高度化計画

市の政策文書の中でもとくに体系的で重要なものと思われる『川崎臨海部再編整備の基本方針』（概ね2025年を展望しつつ、2010年までを計画期間としている）によれば「川崎臨海部全体の再編整備を先導する事業」として、南渡田・塩浜・東扇島・浮島の4拠点地区の整備を推進するものとしている³⁰。南渡田・塩浜周辺地区は、臨海部第一層に位置し、東扇島・浮島地区は第三層に位置す

²⁹ 神奈川県(1998)p.7による。

る(図1参照)。これら4拠点開発について市財政の状況を見ると、南渡田および塩浜地区について投入されているのは主に調査費用であり、その金額は6億9000万にとどまっている²⁷⁾。また浮島地区のサッカー場建設計画については、1998年2月に計画見直しを正式に表明し、これを受けて川崎市は1994年度より積み立ててきた整備資金の積み立てを見送っている。これに対し、東扇島における国際貿易物流拠点整備、すなわちコンテナターミナル及びFAZ関連施設²⁸⁾の整備に対しては巨額の財政資金が投じられており、これが中心的プロジェクトであると考えてよい。

「東扇島コンテナ埠頭・ターミナル」は水深14-15m、長さ700mの第1バースが1996年4月にオープンしている。さらに第2バースが2000年完成予定であったが川崎市の「再評価事業」の対象となり、事業は進んでいない²⁹⁾。一方、川崎FAZの中心は川崎港コンテナターミナル後背地部分であり、そこに市有地34haに「総合物流センター」(うち食料品関連は第1期、それ以外は第2期以降)と「インポートハウジングマート」「ウェアハウスマート」(第2期以降)が建設される。現在、第1期計画³⁰⁾が完成している。これらの事業は、当初から経営が厳しくなるであろうことが指摘されていたにも関わらず、大量の財政資金が投入されている。表2に示すように、川崎FAZとコンテナターミナル整備に投入された財政資金は、出資金や基盤整備費、管理運営費等を中心として1990-98年度の間に合計391億円に達している。直接的な整備・運営費以外にも、FAZ事業やコンテナターミナル整備事業に対しては様々な形で市財政からの支出が行われていることが明らかとなっている。

27) 臨海都市拠点=新産業拠点(南渡田周辺地区)、臨海都市拠点=集客・交流拠点(塩浜周辺地区)、国際貿易・物流拠点(東扇島地区)、スポーツ・文化・レクリエーション拠点(浮島地区)の4拠点である。

28) 川崎市一般会計総務費における臨海部整備推進計画事業費として1997-2000年度予算で支出されている。

29) FAZとは、1992年7月に施行された「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」に基づく輸入促進地域(Foreign Access Zone: FAZ)のことである。FAZ地域に指定されたのはこれまで大阪市、横浜市、北九州市をはじめとする全国22カ所である。川崎市では1994年3月に川崎港を中心に川崎区、幸区が指定され、。

30) 評価の結果、国の「再評価制度」で再評価を行うことになっている。

31) 計画は第3期まで予定されているが、第1期では総合物流センターの食品関連棟が整備され、1998年4月より運用を開始している。第2期は川崎市の再評価対象事業となったが、現在その評価は留保されている。川崎市(1999)p.195による。

また、この『基本方針』では、4つの拠点地区を川崎縦貫道路（Ⅰ期）と東海道貨物支線の旅客化によって結びつける計画が立てられており、物流・人流を生かすことが計画の中心に据えられている。さらに、京浜臨海部再編整備協議会(1998)においては「京浜臨海部再編整備を先導する主なプロジェクト」が川崎市内で4つあげられているが、京浜臨海部のポテンシャルをあげるものとして「東京湾アクアライン」が位置づけられている³²。1997年に「アクアライン」は完成し、現在はアクアライン浮島ジャンクションからさらに産業道路方向へ向かって川崎縦貫道路（Ⅰ期）工事が進められている。このようにすでに竣工した道路も含め、道路整備は川崎臨海部再編整備において中心的な位置づけであるといえる。

以上、国際物流貿易拠点(港湾)整備と道路整備が臨海部再編整備の中心的事業となっていることを明らかにした。

(2) 立地規制緩和の推進

立地規制緩和の推進が川崎臨海部再編整備の中心的な政策として進められている。

まず、「京浜臨海部再編整備協議会」が、諸規制の緩和を国に要望することをその活動の中心に位置づけている。もともと、京浜臨海部には、立地に関する法律が16³³あり、保安や環境に関するものも含めると200にも及ぶ規制がかかっているといわれる³⁴。それらが京浜臨海部のポテンシャルを生かした望ましい産業立地を妨げてきたとの認識から、京浜臨海部再編整備協議会が窓口となって、工場等制限法の廃止、工場立地に対する税制支援などを協議会加盟3団体名で国に要望してきた。

また、『基本方針』でも新たな地域産業構造の構築のため、工業制限諸制度による規制の緩和について要望活動をするなどとしている³⁵。その担当部署で

³² 他は「かわさきFAZ」「ゼロ・エミッション工業団地」「産業廃棄物中間処理・リサイクル施設」である。

³³ 工場等制限法、工場立地法、工業再配置促進法、都市計画法、建築基準法、港湾法、石油コンビナート等災害防止法、消防法、港則法、国土利用計画法、公有地の拡大推進に関する法律、航空法、河川法、電波法、海岸法、高圧ガス保安法の16。

³⁴ 川崎市総合企画局臨海部整備推進室へのヒアリングによる(1998.9.8)。

³⁵ 川崎市(1996)p.19による。

ある川崎市臨海部整備推進室でも「工場等制限法があるために、大規模遊休地が発生するにも関わらず500平米以下の工場しかつくれる」「工場等制限法の制定時は高度成長期だったが、それ以降40年たって結果としてみれば工場の老朽化と海外移転という現実しかのこしていない」⁹⁹と述べている。

この一連の立地規制緩和に向けた取り組みは、結果として1997年3月には工場等制限法の運用緩和（大学等の教室の新増設の弾力化）、1998年1月には工場立地法の一部改正のための法律施行（地域の実情に応じた緑地面積率、環境施設面積率の設定）、1999年3月には「工場等制限法」の指定地域からの解除をもたらすこととなった。

(3) 「エコタウン構想」の展開

京浜臨海部再編整備協議会(1998)において、「京浜臨海部の再編整備を先導する主なプロジェクト」が川崎市内で4つ（うち2つが上記交通高度化計画）あげられている。そのうち1つが「ゼロ・エミッション工業団地」である。この事業は川崎市の『川崎環境調和型まちづくり基本構想』（1998）で述べられている「エコタウン構想」に位置づけられている。この事業は以下に述べるように、川崎臨海部における中心的な事業として具体的に取り組まれている。

川崎市は、1997年に臨海部の2000haに及ぶ地域に対して、1997年から通産省が厚生省の協力をえて始めた「ゼロエミッション構想推進のためのエコタウン事業」（指定地域内で、制度設計等ソフト・施設設備等ハード事業両面にわたり各事業の2分の1～3分の1の補助金をうけられる制度、以下「エコタウン事業」）の地域指定を取り付けた。「エコタウン構想」は、「エコタウン事業」を具体化するために1998年に川崎市が策定したものである。

「エコタウン構想」で明らかにされた基本方針では、(1)企業自身がエコ化を推進する(2)企業間の連携で地区のエコ化を推進する(3)環境を軸とし持続的に発展する地区の実現に向けた研究を行う(4)企業・地区の成果を情報化し、社会・途上国に貢献していく、ということを軸にして、プログラムが組まれている。この構想の理念としては以下のようなものである。

企業が主体となって地域への環境負荷をできるだけ削減し、企業間の連携や

99 川崎市総合企画局臨海部整備推進室へのヒアリングによる(1998.9.8)。

リサイクル施設を利用しながら地区内の資源循環をはかって、環境と産業活動が調和した、持続可能な社会にふさわしい資源循環型産業システムをめざす。結果として地域全体の競争力が向上し、臨海部の活性化が可能となる。これは川崎臨海部全体の産業構造転換までを視野にいたしたものといえよう。

しかし、容器包装リサイクル法の完全実施や家電リサイクル法の施行をひかえて、自治体としてリサイクルシステムの整備が急務になってきたことから、まず具体化にむけて検討されているのが、焼却灰セメント化、廃プラの高炉還元、廃家電からの製鉄原料リサイクル、などのリサイクル事業である。

リサイクル事業を基本とした「エコタウン構想」の、現在の中核事業が2001年から操業予定の「ゼロエミッション工業団地」である。これは産業廃棄物をリサイクルを中心とした循環型、省資源型の工業団地である。工業団地が建設されるのはNKKの水江地区工場跡8ha弱の土地である。進出するのは家庭紙メーカー、古紙再生機メーカー、鉄骨工事業者など計15企業である。団地では各工場から排出される鉄クズや廃プラスチックを回収し、近隣の鑄造工場の原料や建築資材に再利用する。またNKKと協議のうえ団地内を通るNKKの配管から蒸気を取り込み製紙や金属の製造工程に生かしたり、団地内の企業同士が廃熱、廃水、廃材を相互利用したりする。事業費は200億円弱で、環境庁の外郭団体である環境事業団が財政投融资を活用しながら、土地取得から工場建設まで手掛け、工業団地協同組合に売却する⁸⁾。

このように、「エコタウン構想」は通産省・厚生省の「エコタウン事業」の地域指定を取り付けていること、補助金や財政投融资を活用して資金投入を行い事業が進捗していることを考慮すれば川崎臨海部再編整備政策において中心的な事業であるといえる。

なお、首都高湾岸線浮島ジャンクション周辺の埋立地に誘致が予定されている「手塚ワールド」(38.5ha)はようやく準備組織ができ、事業主体設立をめざしている段階である。当初予定された第三セクター方式が全国的な厳しい風当たりの中で見送られ、民間主導が決定している。しかし、東京湾におけるテーマパークの競争激化と長期不況の中では、民間主導による事業主体が設立されるかどうかは不透明である⁹⁾。現在、手塚ワールドは再編整備政策の中で具体

8) 日本経済新聞(夕刊)1999.3.31による。

的に進んでいる計画とは言い難い。先に誘致ありきの計画であったといえる。

4. 公害地域再生に向けての地方自治体の役割と課題

(1) 川崎臨海部再編整備政策と産業利害

前節では川崎臨海部再編整備において、中心のかつ具体的に進んでいる3つの事業を紹介した。それぞれの事業は、第2節で明らかにした各産業の産業再編の具体的動向に基づいた政策的利害との一致がみられる。

「国際貿易物流拠点(港湾)整備・道路整備による交通高度化計画」は、石油精製、物流関連産業にとっては再編を進めていく上で不可欠の事業である。石油精製は、精油所の統廃合の対象にならないようエネルギー供給機能の強化が求められており、交通地理的条件の向上も含めた物流機能を充実させねばならない。よって交通高度化計画が川崎臨海部再編整備の中心的事業と位置づけられていることは、石油精製の利害にかなっているといえる。また物流関連産業も、川崎臨海部の交通地理的条件向上によって競争力を強化したいという要望をもっており、交通高度化計画は物流関連産業の利害にかなっている。

「立地規制緩和の推進」は、首都圏のエネルギー需要に応えられるように施設整備の拡充をしたいという石油精製の利害、また多品種少量化を進めたいが、古く狭隘な施設に悩まされる石油化学の利害にかなっている。

「エコタウン構想の展開」は、金属関連産業とりわけNKKの利害にかなっている。NKKは「エコタウン事業」の地域指定に伴う国の補助金を活用して、廃プラ高炉還元施設の運用と、PETボトル高炉還元剤再利用のための技術開発を行っている。またその他にも、使用済み塩化ビニール樹脂の高炉原料化技術の実証設備(高炉原料と化学原料としての塩酸をリサイクル)、京浜製鉄所内に家電リサイクル工場を建設(三洋電機などと共同で設立した新会社による事業)するなど資源リサイクルのための施設整備の拡充を進めている⁸⁸⁾。ゼロエミッション工業団地との関わりでは、変電設備や送電線は自前で建設したうえで、京浜製鉄所に所有する自家発電設備の電力をゼロエミッション工業団地へ

88) 日本経済新聞(首都圏版)2000.7.29による。

89) 日経流通新聞 2000.7.22による

の進出企業に販売する。また無償ではあるが蒸気や水の融通を行っている。さらに団地の場所は、元々NKKの遊休地であり、それを環境事業団に売却したものである。ゼロエミッション工業団地の進出する鉄骨関連企業は元々NKKの下請けであり、発生する製鉄原料をNKKに供給することになる。このように「エコタウン構想」の展開はNKKの新規ビジネス展開に深く関係している。現時点では、「エコタウン構想」そのものがNKK再編のためにあるといってもよいだろう。

以上をまとめたものが図5である。川崎臨海部再編整備で中心のかつ具体的に行われている事業は、産業再編に直面した個別産業の利害を実現しているにすぎない。そのために、例えば「エコタウン構想」で資源循環型産業システムをいいながら、「交通高度化計画」を進めることによって自動車交通量を拡大し、地域の環境負荷を増大させてしまうという矛盾を引き起こしている。行政は、立地企業は川崎臨海部に残す、遊休地には新規事業所を誘致する、ということを中心とするあまり、ごく短期的なビジョンで臨海部の再編整備を進めているのではなかろうか。そのため個別産業の利害は政策に反映させても、それぞれの事業、政策間での調整がなされないのであるし、また、公害地域再生の課題をかかえる地域に必要な事業や政策の実行も困難となっているといえる。

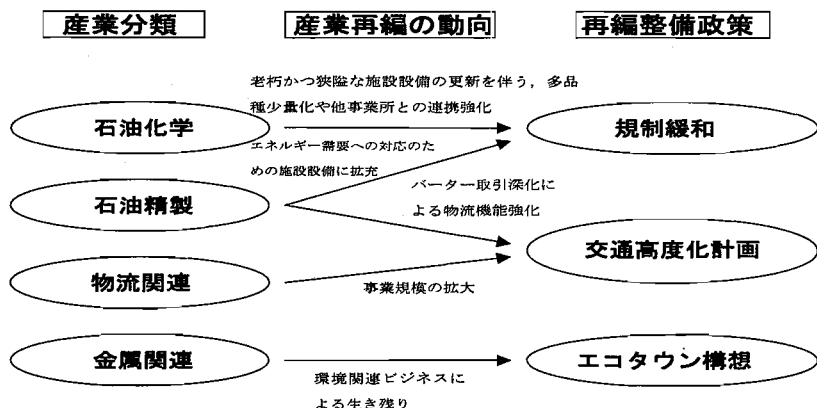


図5 産業の利害と川崎臨海部再編整備政策

(2) 公害地域再生のためのパートナーシップづくりに向け

川崎臨海部では、公害地域再生という地域的な課題をふまえれば、まずは「エコタウン構想」でも理念とされている資源循環型経済システムを、個別企業だけでなく地域全体で形成するための事業が求められている。

2001年度から、川崎市は「エコタウン構想」推進のため、立地企業から成るエコタウン推進協議会を発足させる予定である。ゼロエミッション工業団地が2001年から操業を開始するのを機に、周辺企業が連携し環境技術のデータベース化や資源リサイクルに地域ぐるみで取り組むためである。この協議会には臨海部に立地する大企業から中小企業まで約200社が参加する予定である。立地企業は原材料や各種ガスをパイプなどで融通し合っており、また大気汚染物質の排出などへの規制から環境対策技術を蓄積しているので、この協議会を核として環境への取り組みをネットワーク化し、環境技術の共有化や資源、廃棄物のリサイクルを広域的に推進していく⁴⁰⁾。

これまで川崎では、行政がリーダーシップを発揮して地域企業を組織化するのは非常に困難であった。石油精製や物流関連産業に典型的に見られるように、川崎立地企業はあくまで一事業所にすぎないという根本的な地域経済構造の問題があるために、「立地している工場の人間が集まっても意志決定権は発生せず、地域防災のレベルにとどまってしまう」⁴¹⁾のである。よって、今回、環境を軸にして地域企業の組織化が実現することは重要である。地域企業を組織化することによって、「エコタウン構想」に対して各産業が積極的な利害を有することになるであろう。特に石油化学コンビナート企業がエコタウン構想に積極的な利害を持つことは重要である。この協議会の発足は、地域における資源循環型経済システムへ向けて産業再編が進むきっかけとなるであろう。

しかし、上記協議会への市民への参加が予定されていないなど、川崎臨海部に関しては、市民がその利害を反映できる制度的保障がなされていないことが重大な問題である。冒頭にあげたように公害地域再生は総合的なまちづくりを目指す。よって川崎臨海部の産業再編に関しても、市民は多大な利害を有している。例えば、川崎市民は川崎の海辺や運河へ全くアクセスできない状況にあ

40) 日経流通新聞2000.7.18による。

41) 川崎市総合企画局臨海部整備推進室へのヒアリングによる(1998.9.8)。

る。現在、企業の遊休地が運河沿いに発生しても、物流施設等に利用転換されており、相変わらず水辺は大企業に占有されている⁴²⁾。市民は、水辺の市民への解放や、一定の緑の復元の方が、川崎臨海部が人を寄せ付ける魅力的な地域になり、それによって新しい産業の創出が可能となると考えているかもしれない。また、物流基地化が大気汚染をもたらすことや、産業再編によって企業が永続的に土地を占有することは市民の利害に反しているかもしれない。臨海部の経済活動が活発化ことと、市民がより強い利害を持つであろう総合的なまちづくりがトレードオフとなってはならない。そのためには、産業再編のプロセスに公害地域再生の課題を明確に位置づけ、個別産業の利害が重視された再編整備政策から、市民サイドの利害を反映しうるパートナーシップに基づいた臨海部政策への転換がまずなされるべきであろう。さらには、何らかの形態での共同事業体を設置し、公害地域再生のための諸事業を推進していくことも、川崎市をはじめ関係自治体は視野にいれていくべきであろう。

* 本稿作成にあたり、アンケート及びヒアリング調査、資料収集にご協力いただいた川崎臨海部立地事業所、川崎市、神奈川県を担当部署の方々にこの場を借りて厚く御礼を申し上げます。なお、本稿は「川崎臨海部・産業再編の現状と展望」(『かわさき環境プロジェクト21研究経過報告書』所収)の内容を元に、加筆、修正したものである。また、この内容の一部は2000年7月14日の日本環境学会(於:神戸大学)において報告の機会を得た。

<参考資料>

浅妻裕(2000)「川崎臨海部・産業再編の現状と展望」『かわさき環境プロジェクト21研究経過報告書』かわさき環境プロジェクト

オイルリポート社『石油年鑑』各年版

大島堅一・除本理史・浅妻裕(1999)「川崎臨海部の『環境再生を通じた地域再生』に向けて」『環境と公害』第28巻第3号、岩波書店

化学経済研究所『化学経済—化学経済白書』各年版

42) 詳細は浅妻裕(2000)p.91に一覧表として掲載。

神奈川県(1998)『京浜臨海部再編整備の取り組みについて』

(株)関西総合研究所(社)大阪自治体問題研究所(1997)『日本型パートナーシップ構築のために ―公害地域再生事業の提案―』(NIRA研究報告書)

川崎市(1993)『川崎新時代2010プラン(川崎市総合計画)』

川崎市(1996a)『川崎臨海部再編整備の基本方針』

川崎市(1996b)『川崎新時代2010プラン第二次中期計画』

川崎市(1999)『川崎新時代2010プラン新・中期計画』

川崎市(1998)『川崎市環境調和型まちづくり基本構想』

京浜臨海部再編整備協議会(1998)『京浜臨海部・土地利用関係法令ガイドブック』

佐無田光(2000)「川崎臨海部産業政策と今後の課題」『かわさき環境プロジェクト21研究経過報告書』

島崎稔・安原茂編(1987)『重化学工業都市の構造分析』東京大学出版会

重化学工業通信社『日本の石油化学工業』各年版

寺西俊一(2000)「『環境再生』と川崎研究の課題」『かわさき環境プロジェクト21研究経過報告書』

富樫幸一(1986)「石油化学工業における構造不況後の再編とコンビナートの立地変動」『経済地理学年報』32-3

中村健(1999)「川崎臨海部再編整備政策の基本方針について」『地域経済研究』16 川崎市

真野博司(1999)「川崎臨海部の再編整備の可能性」『地域経済研究』16 川崎市

宮本憲一(1999)「『環境の世紀』の公共政策」『環境と公害』第28巻第3号, 岩波書店

その他各社資料, 行政資料, 報道資料を参照した。

表2 川崎FAZ, コンテナターミナル整備事業への財政資金の投入
(単位: 百万)

	支出内訳	会計	1990年度	1991年度
コンテナターミナル整備事業	直轄工事	一般会計+国費		146
	ヤード整備	特別会計	1,759	2,646
	ヤード整備	一般会計		
	コンテナクレーン整備	特別会計		
	KCTへの出資金	特別会計		
	管理運営費	特別会計		
	事業推進費	特別会計		
川崎FAZ事業	インセンティブ補助金	国費+特別会計		
	その他経費	特別会計		
	K-FAZへの出資金	特別会計		
合計			1759	2792

1992年度	1993年度	1994年度	1995年度	1996年度	1997年度	1998年度	合計
892	2,496	2,734	1,671	1,507	2,322	1,038	12,806
541	963	7,442	4,689	139	48	59	18,286
	54			40			94
		1,115	2,126				3,241
		310					310
				522	392		914
				7	5		12
				202	1,362		1,564
			2	51	6	89	148
		1,700					1,700
1,433	3513	13301	8,488	2,468	4,135	1,186	39,075

(注及び出所)

(注1)出所は大島堅一・除本理史・浅妻裕(1999)。原資料は『川崎市一般会計予算』及び『川崎市特別会計予算』各年度版、川崎市港湾局資料、その他筆者らの聞き取りにより作成。

(注2) コンテナターミナルの国の「直轄工事」は浚渫、栈橋工事について行われるものであるが、費用は国と自治体が等しく負担している。

(注3)「特別会計」とは「港湾整備事業特別会計」と「港湾埋立事業特別会計」(1994年度をもって廃止)のことを指す。

(注4) 川崎FAZ事業のうち、インセンティブ補助金は輸入促進基盤施設の建設に対して補助されるものである。国と自治体が等しく負担している。